

Т. В. Кулакова

МЕЖДУНАРОДНАЯ КООПЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР МОБИЛЬНОСТИ ПРИ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Перед присоединением России к ВТО обеспечение свободы межрегионального и межотраслевого перетока факторов производства должно стать приоритетным направлением экономической политики. В условиях глобализации ключевую роль в обеспечении мобильности играет интенсивное развитие сектора транспортных услуг в регионах, который в свою очередь должен служить основой совершенствования рыночной инфраструктуры на местном уровне.

Развитие сектора транспортных услуг характеризуется процессами глобализации. Если доля услуг во внутреннем валовом продукте (ВВП) на протяжении последних 40 лет увеличивается и достигает в развитых странах приблизительно 72 %, в развивающихся странах — 52 % и странах Центральной и Восточной Европы — 57 %, то динамика доли транспорта и связи в ВВП сильно различается между странами. Наибольшая доля характерна для Латвии, Литвы, Эстонии и Белоруссии, причем для этих стран характерен рост данного показателя¹. В России доля транспорта и связи в ВВП в настоящее время составляет 9,3 %. По этому показателю наша страна относится к странам среднего уровня.

Развитие транспортной системы обеспечивает мобильность экономических ресурсов за счет снижения барьерной роли расстояний в экономическом взаимодействии, экономические субъекты становятся все более свободными в выборе мест наиболее выгодного применения своих возможностей.

КУЛАКОВА ТАТЬЯНА ВЛАДИМИРОВНА — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории Уральского государственного университета им. А. М. Горького (E-mail: tkulakova@yandex.ru).

© Кулакова Т. В., 2007

Интенсификация развития сектора транспортных услуг может быть достигнута прежде всего за счет открытия доступа иностранным операторам российского рынка услуг. По данным Всемирного банка выгоды от внешнеторговой либерализации услуг почти в 4 раза превышают соответствующие дивиденды от либерализации торговли товарами. При этом полномасштабная либерализация торговли и инвестиций в сфере услуг приводила к увеличению экономического роста на 1,5 процентных пункта.

Поэтому в сфере транспортных услуг приоритетным должно стать направление иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры и регионального развития.

За 1990—2002 гг. объем накопленных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в телекоммуникационный сектор, складское хозяйство и транспорт в мировой экономике увеличился почти в 16 раз. В Российской Федерации объем инвестиций, поступивших от иностранных инвесторов, составляет незначительную величину от общего объема инвестиций: по данным 2003 г. менее 2 %². При этом в структуре иностранных инвестиций преобладают прочие инвестиции (70,6 %), доля которых постоянно увеличивается с 1995 г. Портфельные инвестиции составляют 5,8 %, а прямые — 23,6 %.

Накопленные иностранные инвестиции в транспортной отрасли России также составляют незначительную величину: в 2004 г. — 3,9 %, в то время как в 2002 г. этот показатель составлял 6,1 %, а в 2003 г. — 5,1 %³.

В 2002 г. 9,5 % иностранных инвестиций в транспортную отрасль Российской Федерации поступили из Великобритании. В 2003 и 2004 гг. ведущими инвесторами были инвесторы из США и Кипра (15,2 % и 17,7 % в 2003 г. соответственно по странам, 21 % и 42,8 % в 2004 г.), что свидетельствует о неэффективной географической структуре иностранных инвестиций.

Иностранные инвестиции в транспортную отрасль поступали в 32 региона России в течение 2002—2004 гг. Только 13 регионов страны привлекали иностранные инвестиции в транспортную отрасль все годы рассматриваемого периода. Краснодарский край, Московская область и Самарская область привлекали больше 50 % общего объема иностранных инвестиций в транспортную отрасль (2002 г. — 74 %, 2003 г. — 77 %, 2004 г. — 63 %).

Результаты текущей деятельности транспортных предприятий с иностранными инвестициями также демонстрируют незначительную их роль в транспортной отрасли Российской Федерации. Доля транспортных предприятий с иностранными инвестициями от общего числа транспортных предприятий стабильно составляет 0,6 %. Доля инвестиций в основной капитал транспортных организаций с участием иностранного капитала в общем объеме инвестиций падала и составляла в 2004 г. 4,3 %⁴.

По данным структурного обследования основных показателей деятельности предприятий (без субъектов малого предпринимательства), проведенного в 2003 г., доля взносов иностранных юридических и физических лиц в уставный капитал транспортных организаций на конец 2003 г. в процентах от уставного капитала

всех организаций отрасли составила менее 1 % во всех видах транспорта, кроме воздушного (7 %) и транспортно-экспедиционных услуг (33 %)⁵.

Предприятия с иностранными инвестициями сосредоточены в Москве, Санкт-Петербурге, Приморском крае и Калининградской области. Только в Москве и Санкт-Петербурге сосредоточено более 50 % всех транспортных предприятий с иностранными инвестициями (в 1998 г. — 50 %, 1999 — 54 %, 2000 г. — 57 %). На Москву, Санкт-Петербург и Самарскую область приходилось в 1997 г. 81 %, 1998 — 61 %, 1999 — 51 %, 2000 — 74 % всего объема услуг и работ, оказанных транспортными предприятиями с иностранными инвестициями.

Наиболее эффективной формой привлечения иностранных инвестиций в транспортную отрасль является международная кооперация. Необходимость интеграции в международные альянсы присутствует в транспортной отрасли по причине отставания по большинству факторов конкурентоспособности.

Например, сравнение объемов деятельности гражданской авиации России с показателями ведущих авиакомпаний мира, занимающими первое (American), восьмое (Air France) и десятое место (US Airways) показывает, что вся гражданская авиация Российской Федерации уступает объемам перевозки ведущих мировых авиаперевозчиков, взятых по отдельности.

Так, при сравнении по показателю «перевозки пассажиров» вся гражданская авиация России составляет только 33,34 % от объема мирового лидера American Airlines, а при сопоставлении с Federal Express по «грузообороту» — только 19,62 %⁶.

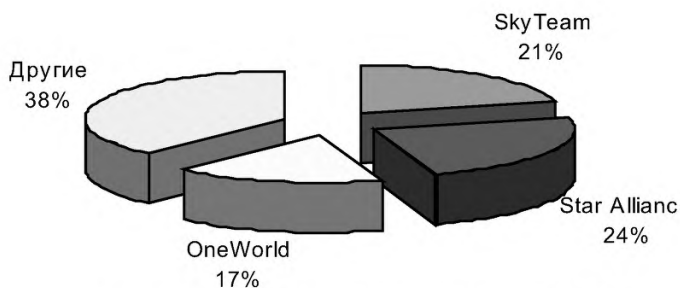
Согласно экспертным оценкам на сегодняшний день доля мирового рынка авиаперевозок, занимаемая российскими авиакомпаниями (по числу перевезенных пассажиров), составляет только 1,5 %.

Потребность в интеграции российских транспортных организаций в мировые отраслевые альянсы определяется проблемой изношенности основного капитала на предприятиях транспортной отрасли.

Степень износа основных фондов транспортной отрасли на начало 2003 г. составляла 57 %, при этом удельный вес полностью изношенных основных фондов на конец 2002 г. составил 17,3 %, что по сравнению с 1997 г. на 82,5 % больше. Анализ распределения полностью изношенных основных фондов по регионам Российской Федерации показывает, что они сосредоточены в северных регионах (Магаданская и Камчатская области).

Другим важным фактором, обуславливающим необходимость интеграции в мировые альянсы, является интенсивное формирование международных альянсов в рамках транспортной отрасли мирового хозяйства.

Так, фактически глобальные альянсы контролируют мировой рынок авиаперевозок. Авиакомпании-партнеры согласовывают между собой бизнес-планы и маршруты. Нередко практикуется и обмен пассажирами. Частично члены альянса проводят единую политику в области централизованных закупок запчастей для своих самолетов. По сути, конкуренция отдельных авиакомпаний сегодня уступает место соперничеству альянсов (см. рисунок).



Доля альянсов в международных перевозках, 2003 г.⁷

Альянсы авиаперевозчиков представляют собой многопродуктовую сеть, где каждый из продуктов связан с перевозкой (пассажиров или груза). Стратегические альянсы позволяют компаниям расширять их сеть, дают преимущества от реализации экономии от масштаба, повышают качество продукта и сервисного обслуживания потребителей.

Оборотной стороной повышения экономической эффективности в результате внешнеэкономической либерализации, однако, зачастую является рост разрыва в экономическом развитии регионов, основой которого выступает явная неравномерность распределения ресурсов и развития транспортной инфраструктуры между регионами.

В целях классификации регионов России по степени развития транспорта нами последовательно использовались методы факторного и кластерного анализа. Кластеризация регионов проводилась с помощью метода межгрупповых связей. В качестве меры близости между кластерами применялось квадратичное Евклидово расстояние.

В качестве исходной информации мы берем статистические данные по всем регионам РФ за 1994—2002 гг. за исключением 10 регионов — автономных округов: Агинского Бурятского, Коми-Пермяцкого, Корякского, Ненецкого, Таймырского (Долгано-Ненецкого), Усть-Ордынского Бурятского, Ханты-Мансийского — Югры, Эвенкийского, Ямало-Ненецкого, Чеченской Республики.

Первоначально имеющиеся по 79 регионам Российской Федерации статистические данные были приведены к стандартизованному виду с целью исключения возможных искажений при кластерном анализе.

В ходе исследования было построено пять классификаций регионов на основе показателей, характеризующих степень развития транспорта: доля транспорта в валовом региональном продукте (ВРП) региона, доля занятых на транспорте, коэффициент транспортной специализации, отношение стоимости основных фондов к численности занятых на транспорте в регионе, удельный вес регионов РФ в инвестициях в основной капитал в транспортной отрасли, степень износа основных фондов, удельный вес полностью изношенных основных фондов на конец года, количество малых предприятий на 10 000 человек населения, уровень безопасно-

сти на транспорте, отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования, отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, густота железнодорожных путей общего пользования.

Исследование показало, что в России преобладают регионы с коэффициентом транспортной специализации меньше 1, что свидетельствует о превышении доли транспорта в целом по стране над долей в данном регионе. Количество регионов с одинаковым уровнем специализации на транспорте в данном регионе и в целом по стране сохраняется примерно на одном уровне. К таким регионам относятся Оренбургская, Тверская и Ростовская области⁸.

В результате кластерного анализа регионы были классифицированы на семь групп. По мере развития показателей функционирования транспортной отрасли все большее количество регионов концентрировалось по евро-азиатскому транспортному коридору «Восток — Запад». Развитие транспортной отрасли имело своим следствием постепенную стабилизацию в распределении регионов по кластерам.

Можно отметить известное постоянство нахождения практически одних и тех же регионов в низших кластерах (Ингушетия, Северная Осетия — Алания, Республика Алтай, Чукотский автономный округ). Для всех этих субъектов федерации характерен низкий уровень развития транспортной инфраструктуры.

Анализ состава полученных кластеров во всех модификациях позволил выделить оптимальную ось развития международной кооперации транспортных организаций, включающую следующие регионы: Санкт-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Тверская области, Москва, Московская, Владимирская, Нижегородская области, Чувашская Республика, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Пермская, Свердловская, Тюменская, Омская, Новосибирская, Кемеровская области, Красноярский край, Иркутская область, Республика Бурятия, Читинская, Амурская области, Еврейская автономная область, Хабаровский край, Приморский край.

Данные кластерного анализа подтверждаются данными экономического потенциала выделенных регионов. В данных регионах производится более половины валового регионального продукта, доля этих регионов в ВВП Российской Федерации постоянно растет: с 54,1 в 1994 г. до 62,4 % в 2004 г.⁹

Таким образом, формирование единого экономического пространства на основе международной кооперации транспортных организаций заложит предпосылки равенства возможностей для экономических субъектов. Затем сформируется комбинация регионов на международном транспортном коридоре «Восток — Запад», являющихся точками опоры для российской экономики. Мультипликативный эффект от экономического роста в передовых регионах создаст дополнительные возможности для вспомогательных отраслей экономики.

¹ Подсчитано автором по: Россия и страны мира, 2004: Стат. сб. М., 2004; Россия и страны мира: Стат. сб. М., 1996; Россия и страны мира: Стат. сб. М., 2000; Россия и страны мира: Стат. сб. М., 1998.

² Подсчитано автором по: Инвестиции в России, 2003: Стат. сб. М., 2003. С. 92—94.

³ Подсчитано автором по: Стат. бюл. 2005. № 5 (115). С. 62—100; Стат. бюл. 2003. № 1(94). С. 148—191; Стат. бюл. 2004. № 5(104). С. 68—112.

⁴ Подсчитано автором по: Основные показатели транспортной деятельности в России, 2004: Стат. сб. М., 2004.

⁵ См.: Структура и основные показатели деятельности предприятий (без субъектов малого предпринимательства) за 2003 год (по данным структурного обследования). М., 2004.

⁶ Подсчитано автором по: [Электрон. ресурс]. Режим доступа: www.ato.ru.

⁷ См.: *Doganis R. The Airline Business in the Twenty First Century* // *Journal of Marketing*. 2004. № 2. Р. 42.

⁸ Подсчитано автором по: Регионы России: Стат. сб.: В 2 т. М., 1999. Т. 1. С. 282—283; Регионы России. Социально-экономические показатели, 2003: Стат. сб. М., 2003. С. 324—325; Регионы России: Стат. сб.: В 2 т. М., 2001. Т. 2. С. 296—297; Регионы России: Социально-экономические показатели, 2004: Стат. сб. М., 2004. С. 353—355.

⁹ Подсчитано автором по: Регионы России, 2004: Стат. сб. М., 2004. С. 347—348.

Материал поступил в редакцию 07.11.2006 г.

Е. Е. Рябов

ПОНЯТИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ЕГО ЭВОЛЮЦИЯ

Исторически концепция конкурентоспособности основана на теории использования в международном разделении труда сравнительных преимуществ национальных экономик (дешевый труд, богатые природные ресурсы, благоприятные географические, климатические, инфраструктурные факторы и т. п.) для экспорта продукции в страны, где таких преимуществ нет, и импорта продукции из стран, которые обладают преимуществами по сравнению с национальной экономикой страны-импортера.

Конкуренция составляет основу динамичного развития индустриального общества, имеет первоначально форму свободной конкуренции частных производителей на открытых рынках и преимущественно ценовой механизм ее реализации на внутреннем и зарубежных рынках. При этом само понятие конкуренции в индустриальном обществе, развивающемся на протяжении трех веков, динамично меняется.

Высокий уровень производства и потребления валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения способствует в развитых рыночных странах созданию более качественных условий для межстрановой и межфирменной конкуренции в мировом экономическом пространстве.

РЯБОВ ЕВГЕНИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ — заместитель директора по экономике и финансам ЗАО «Уральский завод прецизионных сплавов».

© Рябов Е. Е., 2007